

17. Wahlperiode**Schriftliche Anfrage****des Abgeordneten Gerwald Claus-Brunner (PIRATEN)**

vom 08. September 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. September 2014) und **Antwort**

Sachbeschädigungen und Gewalt gegen Mitarbeiter im ÖPNV

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Die Schriftliche Anfrage betrifft bezüglich der Fragen 1-5 Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Frage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) und die DB AG um Stellungnahme gebeten. Die Stellungnahmen der Unternehmen wurden in eigener Zuständigkeit erstellt und dem Senat übermittelt. Sie wird nachfolgend gekennzeichnet wiedergegeben.

Frage 1: Bezüglich der Schriftlichen Anfrage „Vandalismus im ÖPNV“, Drucksache 17/13981, welche Arten von Sachbeschädigungen sind den Verkehrsgesellschaften durch Vandalismus in den Jahren 2012 und 2013 entstanden und wie häufig traten diese auf? Bitte die Fallzahlen nach Schadensgruppen aufschlüsseln.

Antwort zu 1: Die BVG teilt dazu mit: „Die BVG AöR unterscheidet grundsätzlich zwischen Graffiti und Vandalismus, wobei unter Vandalismus beschädigte Scheiben, Sitze und Diebstähle von Nothämmern erfasst werden. Diese werden jedoch nur in einer Gesamtsumme erfasst und nicht nach einzelnen Fallzahlen und Schadensgruppen aufgeschlüsselt.“

Die DB AG teilt dazu mit: „Die Arten von Sachbeschädigungen sind vielfältig und reichen von aufgeschlitzten Sitzpolstern, zerkratzten Scheiben über vollständig entglaste Viertelzüge bis hin zum klassischen Graffiti. Im Jahr 2012 wurden 1.869 Fälle und 2013 1.614 Fälle von Sachbeschädigung an und in den Fahrzeugen der S-Bahn Berlin GmbH angezeigt. Im Jahr 2014 sehen wir bisher insbesondere bei den Graffitienschmierereien außen an unseren Zügen einen starken Anstieg um mehr als ein Drittel. Weiterhin müssen wir feststellen, dass die Schäden durch Innenbeschmierungen stark ansteigen, hier werden zunehmend Farben mit Zusetzen, wie Bremsflüssigkeit, verwendet. Die betroffenen Flächen können nicht mehr rückstandsfrei gereinigt werden und müssen daher aufwändig abgeschliffen und neu lackiert werden. Auch

Scheibenfolien müssen wir Aufgrund der Kratzattacken, dem sogenannten Scratching, mehr denn je tauschen. Zur Innensanierung unserer Fahrzeuge wurde ein Zusatzprogramm aufgelegt, für das wir zusätzlich 1 Mio. EUR aufwenden.

Die Entfernung von Graffiti erfordert Erfahrung und Fachwissen. Aufwand, Umweltbelastung und Kosten sind enorm. Um die aufgesprühte Farbe vom Lack der Züge zu entfernen, werden stark reizende Chemikalien eingesetzt. Die Reinigung der Züge ist daher nur in speziell ausgestatteten Werkstätten unter Einhaltung von strengen Arbeits- und Umweltvorschriften möglich. Speziell geschulte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DB müssen die einzelnen Farbschichten in häufig zeitintensiver und mühsamer Handarbeit Schicht um Schicht abtragen. Dabei greifen die Chemikalien die darunterliegenden Lack- und Folienschichten der Züge an. Lösungsmittelfreie und umweltfreundliche Lacke sind spätestens nach der zweiten „chemischen Reinigung“ zerstört und müssen komplett erneuert werden.“

Frage 2: Wie viele Übergriffe auf Mitarbeiter der BVG und S-Bahn gab es in den Jahren 2012 und 2013?

Frage 3: Wie hoch waren die daraus resultierenden durchschnittlichen Ausfallzeiten von Angestellten, die zum Ziel von Angriffen wurden?

Antwort zu 2 und 3: Die BVG teilt dazu Folgendes mit: „Die BVG unterteilt die Überbegriffe auf Beschäftigte in die Kategorien „Ohne Arbeitsunfähigkeit (AU)“, „weniger als 3 Tage Arbeitsunfähigkeit“ und „mehr als 3 Tage Arbeitsunfähigkeit“:

	2012	2013
Ohne AU	831	765
< 3 Tage AU	131	116
> 3 Tage AU	42	42
Summe:	1.004	923

Die DB AG teilt dazu Folgendes mit: „2012 wurden 160 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie beauftragte Dritte (wie Sicherheitsdienste und Kontrolleure) Opfer von verbalen und körperlichen Übergriffen (enthalten sind hier auch versuchte Übergriffe). 2013 waren es 183 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie beauftragte Dritte.“

Antwort zu 3: „Hierzu führt die S-Bahn Berlin GmbH keine gesonderten Aufzeichnungen.“

Frage 4: Werden Maßnahmen zum Schutz von Mitarbeitern von BVG und S-Bahn ergriffen? Wenn ja, um welche Maßnahmen handelt es sich? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 4: Die BVG teilt dazu Folgendes mit: „Es handelt sich bei den folgenden Nennungen nur um eine Auswahl aus einer Reihe entsprechender Maßnahmen. Dazu gehören technische Maßnahmen wie die Ausstattung der U-Bahnhöfe und Fahrzeuge mit Videokameras, generelle Ausleuchtung von Bahnhöfen mit mindestens 150 Lux, videoüberwachte Notruf- und Informationsäulen, Hinterohrscheiben oder Notsignalanlagen in Fahrzeugen. Darüber hinaus werden z.B. Aus- und Fortbildungen wie Deeskalationstraining angeboten.“

Die DB AG teilt dazu Folgendes mit: „Voraussetzung für zielgerichtete Maßnahmen ist u. a. eine Einzelfallbetrachtung. Die S-Bahn Berlin GmbH wertet jeden Sachverhalt nach Tathergang, Betroffenheit und Schweregrad aus. Ziel ist es, Tatgelegenheiten zu identifizieren sowie Strukturen und Handlungsmuster zu erkennen. Auf dieser Grundlage werden eine Vielzahl von einzelnen Maßnahmen ergriffen, dies reicht z.B. von der Gestaltung der Arbeitsplätze über die Ausrüstung der Mitarbeitenden bis hin zu Grundsätzen der Einsatzplanung. Wichtigster Baustein ist aber die Aus- und Fortbildung der Mitarbeitenden auf dem Gebiet des frühzeitigen Erkennens und Lösens von potenziellen Konfliktsituationen.“

Frage 5: Gab es eine signifikante Häufung von Gewaltdelikten an bestimmten Tageszeiten, Wochentagen und/oder Orten? Wenn ja, welche betrifft dies?

Antwort zu 5: Signifikante Häufungen von Gewaltdelikten an bestimmten Orten sind ausweislich der monatlich erstellten Lagebilder ÖPNV polizeilich nicht feststellbar. Eine Recherche nach Wochentagen bzw. Tageszeiten ist angesichts der geringen Fallzahlen pro Bahnhof nicht aussagekräftig.

Die BVG teilt dazu Folgendes mit: „Schwerpunkte liegen in den Bezirken Mitte, Charlottenburg-Wilmersdorf und Friedrichshain-Kreuzberg sowie Reinickendorf. Die Übergriffe liegen während der Hauptverkehrszeit am Nachmittag sowie in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag leicht über dem Durchschnitt.“

Die DB AG teilt dazu Folgendes mit: „Eine signifikante Häufung von Gewaltdelikten gegenüber Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie beauftragten Dritten an bestimmten Tageszeiten, Wochentagen und/oder Orten gibt es nicht.“

Frage 6: In wie vielen Fällen führte die kriminalistische Auswertung von Aufzeichnungen der Überwachungskameras in Bahnhöfen und Verkehrsmitteln in den Jahren 2012 und 2013 zur Identifikation der Täter?

Antwort zu 6: Im Jahr 2012 wurden 702 und im Jahr 2013 insgesamt 1172 Tatverdächtige bekannt. Videodaten stellen grundsätzlich kein alleinstehendes Beweismittel dar. Die Anzahl ermittelter Tatverdächtiger setzt sich aus Personen zusammen, die durch Feststellungen am Tatort im Rahmen der Anzeigenerstattung namhaft gemacht oder im Zuge von Nachermittlungen (z. B. Vernehmungen von Zeugen, Gegenüberstellungen etc.) identifiziert werden konnten.

Ob diese Tatverdächtigen letztendlich aufgrund der Videoauswertung oder auf anderem Wege ermittelt wurden, lässt sich nicht feststellen.

Frage 7: Wie erklärt sich die geringe Aufklärungsquote von Strafanzeigen wegen Vandalismus/Sachbeschädigung in diesem Zeitraum angesichts der weiträumigen Videoüberwachung im Tatbereich?

Antwort zu 7: Die im Rahmen der Videoüberwachung aufgezeichneten Daten werden nach Ablauf der gesetzlichen Frist automatisch gelöscht. Eine Sicherung dieser Videodaten findet in diesen Fällen grundsätzlich nur dann statt, wenn der Tatzeitpunkt bekannt ist und innerhalb der Frist liegt.

Berlin, den 30. September 2014

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. Okt. 2014)